



O TRABALHO INFORMAL DOS VENDEDORES DE VALE TRANSPORTE EM ITABUNA-BA

Greiziene Araujo Queiroz
Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia
greiziene@gmail.com

Resumo

O Objetivo norteador dessa pesquisa consiste em compreender o uso do território através do trabalho informal dos vendedores de vale transporte em Itabuna-BA. Para tanto, utilizamos a teoria dos circuitos da economia urbana proposta por Milton Santos em 1979, com ênfase no circuito inferior. Este artigo apresenta resultados parciais de uma investigação ainda em andamento. Foram identificados onze pontos de comercialização de vale transporte, dezessete vendedores, atuando em seis bairros distintos. Estes trabalhadores encontram abrigo em atividades informais com baixa remuneração que garantem a sobrevivência no lugar.

Palavras-Chave: Trabalho informal, vendedores, circuito inferior e território.

Eixo: Produção e Estruturação do Espaço Urbano

INTRODUÇÃO

O Objetivo norteador dessa pesquisa consiste em compreender o uso do território por meio do trabalho informal dos vendedores de vale transporte em Itabuna-BA. Para tanto, utilizamos a teoria dos circuitos da economia urbana proposta por Milton Santos em 1979, com ênfase no circuito inferior. Nesse circuito a tecnologia é reduzida ou nula, o capital investido é reduzido e a mão de obra é volumosa, porém não é qualificada nos moldes do mercado formal.

Os dados primários são resultados parciais do trabalho de campo a partir de relatos informais, entrevistas e observação direta. Os dados secundários têm como referência órgãos e documentos oficiais tais como Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) e o Anuário Estatístico de Itabuna (AEI). O texto é apresentado na forma de tópicos.

O território é o suporte estrutural dessa pesquisa devido às relações de poder nele engendradas, as interrelações dos atores sociais que conferem movimento ao mesmo e sua capacidade de abrigo de todos os homens. O território só tem sentido



dentro da perspectiva do seu uso. Os atores sociais preenchem de significado o espaço apropriado, tornando-o “território usado” nas palavras de Milton Santos (1994) ou “território do cotidiano” no entendimento de D. Júnior (2003).

A realização do cotidiano nos leva a compreensão da produção do espaço urbano. Espaço esse, heterogêneo, contraditório, fragmentado e articulado. Ao mesmo tempo em que concentra riqueza, produz uma pobreza estrutural geradora do subemprego, desemprego e marginalidade. Assim, a produção do espaço urbano “é, antes de mais nada, uma forma de resistência e, ao mesmo tempo, uma estratégia de sobrevivência” (CORREA, 2004, p.30).

Apresentamos a seguir uma breve análise do município de Itabuna a fim de situar o leitor dentro da realidade da área de estudo. Spósito assegura que “para entender a cidade, não basta apenas observá-la ou viver nela. É preciso verificar os seus movimentos, a sua geografia e sua história” (SPÓSITO, 1994, p. 32). Acredita-se que a pobreza urbana mostra suas feições a partir do uso do território.

ITABUNA: RECORTE EMPÍRICO

O município de Itabuna está localizado no Sul da Bahia, território de identidade Litoral Sul, mais conhecido por sua importância na trajetória e constituição da região cacauífera. Em conjunto com o município vizinho, Ilhéus, forma uma aglomeração urbana classificada pelo IBGE como uma capital regional B, exercendo influência em mais de 40 municípios que, juntos, apresentam pouco mais de um milhão de habitantes.

Considerada como cidade média, com uma população estimada em 219. 680 mil habitantes segundo o IBGE (2015). A mesma destaca-se pelo incremento de equipamentos indústrias, comércio varejista e atacado, polo de saúde, educação e posição privilegiada na rede de fluxos a partir da BR 101 e BR 415 articulando a cidade



com o Estado e o Território Nacional. Diante de tal dinamismo, a cidade tornou-se referencia regional.

No entanto, o município de Itabuna apresenta graves problemas relacionados à pobreza urbana. Prova disso é o número de habitantes atendido por programas sociais direcionadas a pessoas de baixa renda como o Bolsa família. Em 2012 foram atendidas, por esse programa, 21.689 famílias no município de acordo com o Anuário Estatístico de Itabuna (2012). Soma-se a isso o número crescente de desempregados, registrando 1.799 demissões de trabalhadores com carteira assinada em 2015 (MTE, 2015).

Percebe-se, de fato, que a pobreza urbana é muito mais ampla do que a revelada pelas estatísticas oficiais, principalmente no que se refere à economia informal. “É evidente que não se pode dispensar informações estatísticas, mas é preciso recusar a essas informações um valor próprio e suficiente” (SANTOS 2009, p.14). Em razão da insuficiência de dados estatísticos e da heterogeneidade do setor informal torna-se difícil a compreensão da cidade em sua totalidade.

Associado ao desemprego está o subemprego que abarca uma camada significativa da sociedade Itabunense, envolvida em atividades precariamente remuneradas, desamparada das leis trabalhistas, abrigadas no vazio institucional, condicionadas a invisibilidade social, submetida a condições insalubres e inseguras. É nesse contexto que se insere o trabalho informal dos vendedores de vale transporte em Itabuna-BA.

QUESTÕES DO TRANSPORTE COLETIVO EM ITABUNA-BA

O transporte coletivo municipal é de grande importância para o funcionamento da cidade, por meio dele é provável que se assegure o direito de ir e vir expresso na Constituição Federal de 1988, artigo 5º, inciso XV: “É livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou sair com seus bens” (BRASIL, 1988). Assim, o transporte público deve



promover a manutenção da dinâmica citadina além de proporcionar mobilidade espacial, principalmente às pessoas de baixa renda e também para pessoas que não podem ou preferem não dirigir.

Contudo, o direito de ir e vir não são absolutos. Isso decorre em função da mercantilização dos direitos, fruto de uma cidadania imperfeita e da transformação do cidadão em consumidor onde o dinheiro se torna a medida de tudo. A rede urbana, os serviços e o próprio espaço estão à disposição apenas para os consumidores. Garantir a democratização do direito com acessibilidade ao transporte público a todos habitantes é de fundamental importância, Não se trata de assistencialismo, mas assegurar o direito de todos os cidadãos, “trata-se da busca de uma equidade social e territorial”. (SANTOS, 2009, p.194).

Segundo Gomide (2006) é possível destacar dois fatores que convergem para precarização ao acesso do transporte público coletivo dos mais pobres: (a) as altas tarifas dos serviços, incompatíveis com os rendimentos dos segmentos mais pobres (nos últimos 10 anos, as tarifas dos ônibus urbanos foram o setor que mais sofreu aumento, o que contrasta com a evolução da renda média do trabalhador no período) e (b) a inadequação da oferta dos serviços, principalmente, para as áreas periféricas das cidades (pesquisas apontaram as baixas frequências e as dificuldades de acesso físico aos serviços nas áreas periféricas como os principais problemas).

Em Itabuna duas empresas de transporte coletivo atendem a população: A Expresso Rio Cachoeira e a Viação São Miguel. A frota de ônibus coletivo municipal das duas empresas corresponde a 88 unidades, perfazendo 47 itinerários (AEI, 2012). No ano de 2016 houve uma renovação de parte significativa da frota, retirando de circulação alguns ônibus mais velhos que foram substituídos por novos e seminovos. Atualmente a frota corresponde aproximadamente a 100 veículos.

Contudo, há uma sobrecarga no sistema de transporte público visto que essa é a única modalidade de transporte coletivo no município. Nos horários de “pico” – das 06h



às 8h, das 12h às 14h e das 17h às 19h - ainda há muito frenesi e por vezes os ônibus não param em alguns pontos devido à superlotação. Soma-se a isso a expansão de novas áreas habitacionais que afasta ainda mais a camada mais pobre dos equipamentos e serviços urbanos, aumentando o tempo de espera nos pontos, tornando o percurso mais longo e desgastante.

O pagamento da passagem é realizado por meio do dinheiro propriamente dito ou cartão inteligente (*Smart Card*), que substitui o vale transporte em papel, onde é inserido créditos eletrônicos adquiridos como vale transporte. Nos ônibus é instalado o validador, aparelho que executa a leitura e gravação nos cartões inteligentes registrando as informações operacionais, necessárias, para o controle do serviço de transporte coletivo. O Sistema de Bilhetagem Eletrônica de Itabuna foi introduzido pelo Decreto Nº 6.667, de 01 de Julho de 2003.

O preço da passagem atualmente é de R\$ 2,50. É um valor considerado alto por boa parte da população. Prova disso, são as manifestações ocorridas a cada novo anúncio de aumento de passagem. Dentre elas, a mais marcante ocorrida em 20 de Junho de 2013, (Figura 1) que reuniu aproximadamente 8 mil pessoas. Marcaram presença os estudantes, funcionários públicos e trabalhadores de diversos segmentos da economia local.

Figura 1- Protesto contra a corrupção e aumento da tarifa no transporte coletivo em Itabuna-BA.



Fonte: Blog Resumo Geral da Bahia, 2013.

<http://resumogeralbahia.blogspot.com.br/>

O custo com o transporte público, afeta significativamente a renda da população mais pobre que já é precária. Segundo o Anuário Estatístico de Itabuna (2012), 62.945 habitantes acima de dez anos possuem rendimento médio de 1/2 a 1 salário mínimo e outros 66.637 habitantes não possuem rendimento. Essa equação parece desfavorável. Com pouco ou nenhum rendimento, todo cidadão tem a necessidade de se deslocar dentro da cidade. É nesse interstício que entra a figura do vendedor de vale transporte. Oferecendo a passagem 20% (a saber, R\$ 0,50) abaixo de preço cobrado pelas empresas de ônibus.

A ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL DOS VENDEDORES DE VALE TRANSPORTE EM ITABUNA



Nas ruas, praças, aos gritos, os vendedores de vale transporte defendem o território da sobrevivência. Rejeitados pelo mercado formal, por atividades modernas com reduzida absorção da mão de obra, exigente de uma qualificação profissional tão distante dos homens “invisíveis”. Segundo Arroyo esse trabalhadores formam a “economia invisível dos pequenos.” (ARROYO, 2008, p.31). Espreados no tecido urbano se interligam com diferentes circuitos produtivos.

Para obtenção dos cartões de passe é necessário pagar pelo “aluguel”, logo existe um investimento inicial por parte dos vendedores. Esses cartões são repassados, geralmente, por pessoas que moram próximo ao local trabalho ou compraram recentemente um meio de transporte e não necessitam diretamente do benefício. Cada cartão possui um valor específico em função da quantidade de passagens registradas.

De posse do cartão, inicia-se o trabalho. O trabalho com a venda de vale transporte pode ser autônomo ou através de parceiros. Essa parceria foi observada em 2 pontos de venda: Na Avenida Amélia Amado próximo a Faculdade de Tecnologia e Ciência e na Praça Otávio Mangabeira. Existe uma relação de concorrência e complementariedade. Eles competem de forma harmoniosa pelos compradores e até trocam dinheiro entre si. Na Praça Mangabeira, localizada no centro da cidade, ficou bem evidente essa relação de complementariedade. São três vendedores que atuam no local. Um deles tem uma barraca de lanche, este vende o lanche para outro vendedor que repassa o mesmo para o motorista e cobrador do ônibus que está estacionado no ponto, aguardando a entrada dos passageiros.

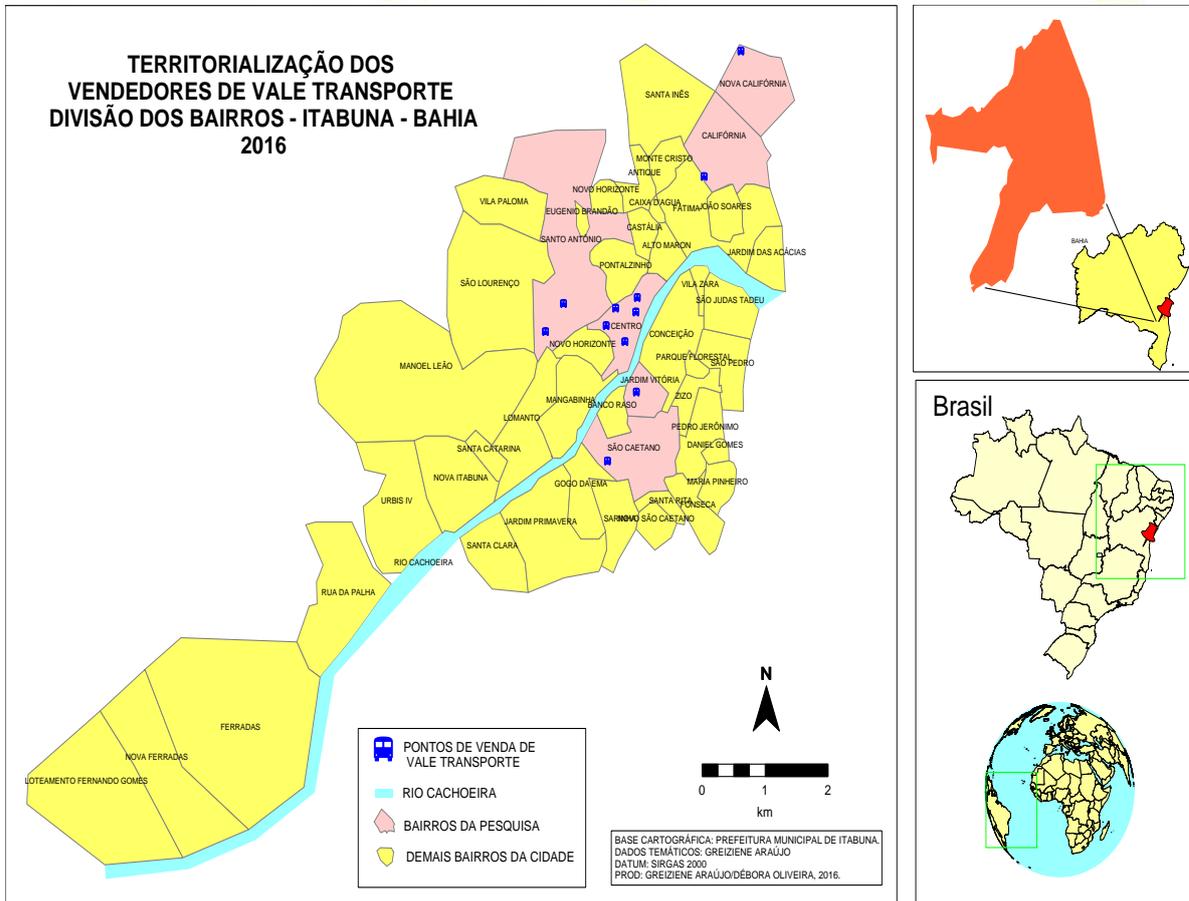
O lanche fornecido ao cobrador e ao motorista é uma estratégia para garantir que o motorista não saia do ponto de ônibus até que todos os passageiros, que compraram a passagem, passem pela roleta. Assim, o cartão é devolvido ao vendedor de vale transporte que prossegue com o trabalho. Essa medida foi adotada porque alguns motoristas não aguardavam a finalização do procedimento e o cartão era levado pelos passageiros sendo devolvido no dia seguinte.



Na pesquisa de campo foi identificado um vendedor de vale transporte no Bairro da Califórnia que utiliza uma caixa de isopor abastecida com gelo e garrafas de água mineral de 500 ml para realizar a permuta. Dessa forma, ele estabelece uma relação amistosa com motoristas e cobradores. Sem essa cooperação fica difícil o trabalho dos vendedores. Um motorista de ônibus entrevistado por essa pesquisa relatou: “a gente fica contando na mente o tempo que gastamos, esperando, até que todos os passageiros passem pela roleta. Esse tempo é compensado nas áreas sem semáforo ou radar que dá pra esticar um pouco e cumprir o horário estabelecido pela empresa” (Informação oral, Abril de 2016).

Os vendedores de vale transporte aproximam-se mais do “circuito inferior central” do que de um “circuito inferior residencial” (SANTOS, 1978, p. 350). Eles atuam no centro da cidade e em bairros que exercem uma centralidade devido à concentração de pessoas, serviços e meios de consumo coletivo (Figura 2).

Figura 2- Territorialização dos vendedores de vale transporte em Itabuna-BA



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

No Bairro São Caetano, destaca-se o comércio e a Prefeitura Municipal Itabuna. No Bairro Jardim Vitória, há uma grande movimentação em razão dos equipamentos de saúdes e lazer como consultórios médicos e o Jequitibá Plaza Shopping, respectivamente. No Bairro Santo Antônio, o fluxo de pessoas é intenso em função do centro comercial e da Estação Rodoviária da cidade. Os Bairros Califórnia e Nova Califórnia destacam-se como área de ocupação consolidada, com um grande contingente populacional representado, em grande parte, por pessoas de baixa renda, o que favorece a venda do vale transporte.

Foi identificado na pesquisa onze locais de comercialização de vale transporte na cidade de Itabuna. No entanto, em alguns pontos foi verificada a presença de mais de



um vendedor (Figura 3). Notou-se, também, a predominância de homens na atividade, totalizando treze vendedores e quatro vendedoras. Alguns vendedores não foram contabilizados por não ter uma frequência assídua em um ponto específico.

Figura 3- Identificação dos vendedores de vale transporte em Itabuna por local de trabalho e gênero.

Localização	Número de vendedores por ponto	Gênero
Bairro São Caetano Av. Princesa Isabel	1	Feminino
Bairro Jardim Vitória Av. Aziz Maron	1	Feminino
Bairro: Centro. Praça Laura Conceição	1	Masculino
Bairro: Centro Praça Otávio Mangabeira	3	Masculino
Bairro: Centro Rua Firmino Alves	1	Masculino
Bairro: Centro. Rua Firmino Alves, próximo a Polimed.	1	Masculino
Bairro: Centro, Rua Firmino Alves, próximo a Praça Olinto Leone	2	Feminino
Bairro: Centro, Av. Amélia Amado em frente à Congregação Cristã no Brasil.	1	Masculino
Bairro: Centro, Av. Amélia Amado. Próximo a Faculdade de Tecnologia e Ciência	2	Masculino
Bairro: Santo Antônio, ao lado da Rodoviária.	1	Masculino
Bairro: Santo Antônio em frente à churrascaria Boi Gordo	1	Masculino
Bairro: Califórnia, Rua Santa Rita.	1	Masculino
Bairro: Nova Califórnia, condomínio Jardim América	1	Masculino

Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Esses vendedores estão inseridos no circuito inferior da economia urbana caracterizado pela predomina do capital reduzido e trabalho intensivo. Eles precisam estar no local de trabalho antes dos usuários do transporte coletivo e permanecer no



horário de almoço, por ser o período de maior movimentação nos pontos. Das 15h às 19h há também uma intensa circulação. Sobretudo para aqueles que estão localizados no centro da cidade onde o movimento é constante.

O trabalho com a venda de vale transporte desenvolve-se sem custos adicionais de infraestrutura. Em alguns pontos, geralmente no centro, são as praças e a estrutura do ponto de ônibus que fornecem abrigo da chuva e do sol (Figura 4). Contudo, esses trabalhadores estão em constante movimento. Por vezes, três ou quatro ônibus se enfileiram no ponto, sendo necessária uma movimentação frenética para atender os clientes. Assim, não são as condições materiais que fornecem abrigo, mas o próprio território. Nas palavras de Santos “atores hegemonizados têm o território como um abrigo, buscando constantemente se adaptar ao meio geográfico local, ao mesmo tempo que recriam estratégias que garantam sua sobrevivência nos lugares” (SANTOS, 2000, p. 108).

Figura 4- Atuação dos vendedores de vale transporte no centro na cidade de Itabuna.



Fonte: Trabalho de campo, 2016.

Ainda não foi possível elaborar um perfil socioeconômico dos vendedores de vale transporte devido à prematuridade da pesquisa e ausência de dados prévios. Ainda assim, é possível afirmar que parte desses vendedores tem nessa atividade uma fonte trabalho e renda. Visto que, em muitos casos, a assiduidade e a jornada de trabalho caracterizam a atividade como uma ocupação laboral. Nos períodos de observação ficou



evidente que o volume de vendas é bem significativo. Segundo motorista entrevistado “um único vendedor passa 17 passagens em um único carro” (Informação verbal, Abril de 2016). Contudo, a margem de lucro é pequena.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa pesquisa identificou onze pontos de comercialização de vale transporte, dezessete vendedores, atuando em seis bairros distintos. A localização das atividades é escolhida em função da grande circulação de pessoas. Estes trabalhadores encontram abrigo em atividades informais com baixa remuneração para garantir a sobrevivência no lugar, em muitos casos essas são “as formas de trabalho urbanas assumidas pela pobreza” (MONTENEGRO 2006, p. 168).

Acreditava-se que com a extinção do vale transporte de papel também seria suprimido o vendedor. No entanto, os agentes do circuito inferior também se apropriam, mesmo que indiretamente, dos equipamentos modernos instalados no território. Nos interstícios do grande capital, as margens das estatísticas oficiais sobrevivem os vendedores de vale transporte.

Acredita-se que a teoria dos circuitos da economia urbana, na qual se insere o circuito inferior, é adequada para dar suporte a essa pesquisa. Visto que, ela envolve todas as formas de trabalho com capital reduzido e baixo grau de organização. Por esse motivo, a teoria contempla a totalidade da cidade, analisando o uso do território pelos mais diversos atores.

REFERÊNCIA

ARROYO, M. M. A economia invisível dos pequenos. *Le Monde Diplomatique Brasil*, p. 30-31, Outubro de 2008.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988.



BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego, MTE. Disponível em: http://acesso.mte.gov.br/caged_mensal/principal.htm#3. Acesso em 20 Mar. 2016.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. Disponível em: [http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=291480&search=bahia itabuna](http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=291480&search=bahia%20itabuna) . Acesso em 20 de mar. 2016.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 2004.

JÚNIOR, D. **O território do cotidiano**. PADÊ: estudos em filosofia, raça, gênero e direitos humanos. Brasília, 2003. Disponível em: <http://64.233.169.104/search?q=cache:o3jBFMUi7qAJ:www.homemdocerrado.com/PDF/territoriocotidiano.pdf+deusdedith+junior&hl=pt-BR&ct=clnk&cd=2&gl=br>. Acesso em: 5 mai. 2010.

MONTENEGRO, M. R. **O circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo no período da globalização**. 2006. Dissertação de mestrado. Universidade de São Paulo-SP 2006.

SANTOS, M. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. São Paulo: Edusp, 1979.

_____. O papel ativo da Geografia: um manifesto. **Território**, ano 5, n 9, p. 103-109, jul./dez., 2000.

_____. **Pobreza urbana**. 3ª. ed. São Paulo: Edusp, 2009 .

_____. (2011) **Espaço da cidadania e outras reflexões** / Milton Santos; organizado por Elisiane da Silva; Gervásio Rodrigo Neves; Liana Bach Martins. – Porto Alegre: Fundação Ulysses Guimarães, 2011. (Coleção O Pensamento Político Brasileiro; v.3).

SPOSITO, E.S. **A vida nas cidades**. São Paulo: Contexto, 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITABUNA. Anuário Estatístico de Itabuna, 2012. Disponível em: < www.uesc.br/projetos/aem/arquivos/anuario_est_itabuna_2012.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2016.